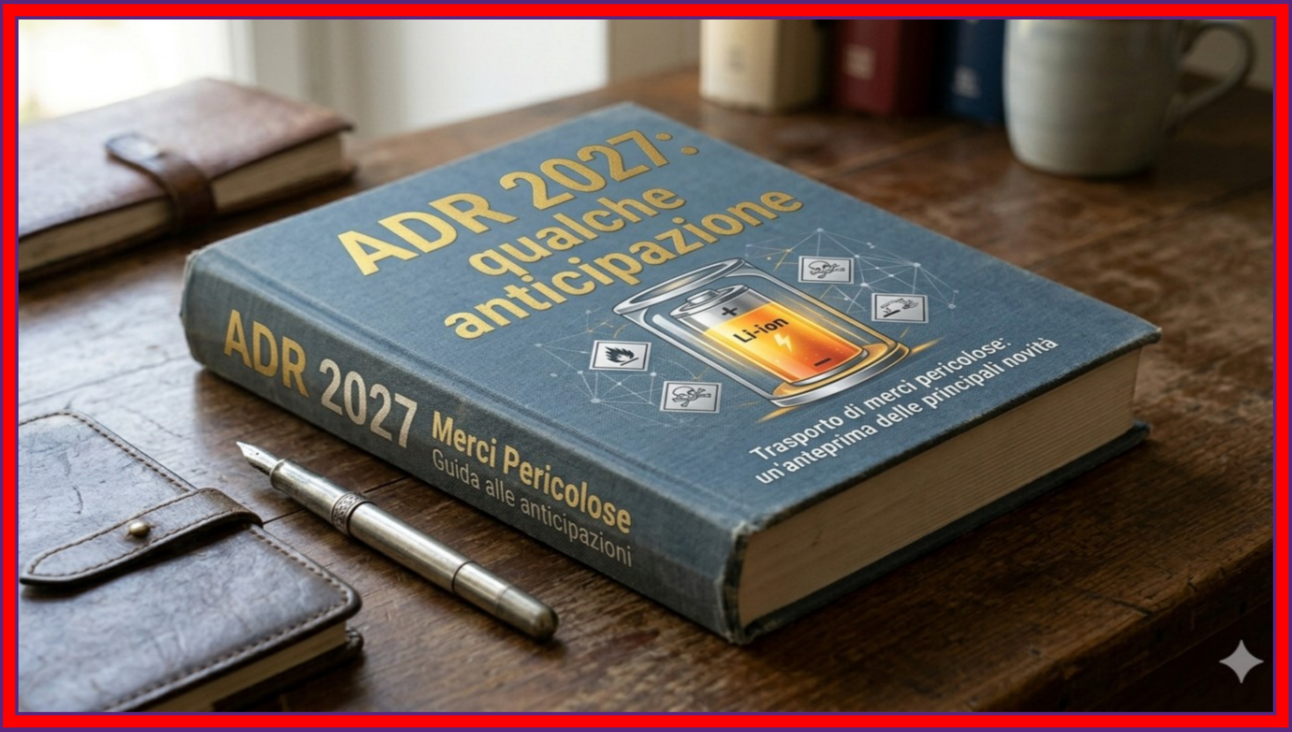
ADR 2027: Progetto di modifica dell’ADR 2025

<u>Parte 7</u>



P.Gallo

ADR 2027: Progetto di modifica alla Parte 7 dell'ADR 2025.

Il presente testo, in bozza, è stato redatto con l'ausilio dell'IA, con riferimento ai documenti ECE-TRANS-WP15-274e_0, ECE-TRANS-WP15-274a1e_1 e ECE-TRANS-WP15-274c1e_1[1].

Draft amendments for entry into force on 1 January 2027

This section contains the consolidated lists of draft amendments for entry into force on 1 January 2027 adopted by the Working Party on the Transport of Dangerous Goods.

Title	Published	English	French	Russian
ECE/TRANS/WP.15/274 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)	**25/02/2026**	docx pdf	docx pdf	docx pdf
ECE/TRANS/WP.15/274/Add.1 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)-Addendum	**02/06/2026**	docx pdf	docx pdf	
ECE/TRANS/WP.15/274/Corr.1 - Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)-Corrigendum	**02/06/2026**	docx pdf	docx pdf	

Capitolo 7.1

7.1.3 Nella nota a piè di pagina 2, sostituire "Terzo" con "Quarto" e "1° dicembre 2023" con "1° ottobre 2025".

7.1.7.4.2 Nella seconda frase, sostituire "indipendente" con "alimentato in modo indipendente".

Le modifiche ai paragrafi 7.1.3 e 7.1.7.4.2 dell'ADR 2025, destinate a confluire nell'edizione 2027, intervengono sull'armonizzazione con il trasporto ferroviario e sulla precisione dei requisiti tecnici per il controllo della temperatura delle merci pericolose.

1 I contenuti del testo, sono da considerare esclusivamente come la raccolta di spunti di riflessione e come tali necessitano di approfondimento e verifica. Si declina ogni responsabilità per qualsiasi conseguenza che può derivare da incompletezze, imprecisioni, errori materiali o interpretazioni delle norme. Si declina ogni possibile responsabilità per qualsiasi danno diretto o indiretto derivante dai suoi contenuti. L'unico intendimento è quello di introdurre l'argomento FERMO RESTANDO che per uso professionale si deve far ricorso alle pubblicazioni ufficiali e alle interpretazioni delle norme da parte di esperti o aventi titolo. Le traduzioni sono ottenuti con strumento informatico e NON verificate e pertanto NON sono assolutamente da considerare come riferimento giuridico.

1. Coordinamento Intermodale Strada-Ferrovia (7.1.3)

L'emendamento alla Nota 2 del paragrafo 7.1.3 aggiorna il riferimento alla International Railway Solution (IRS) dalla Terza alla Quarta edizione, spostando la data di riferimento dal 1° dicembre 2023 al 1° ottobre 2025 [Testo dell'emendamento].

- Implicazione Logistica: Il paragrafo 7.1.3 contiene le disposizioni generali relative al trasporto di colli. L'allineamento alla Quarta edizione della IRS (specificamente la IRS 50591) garantisce che i criteri di stivaggio e sicurezza adottati per il trasporto stradale siano pienamente compatibili con le più recenti specifiche ferroviarie internazionali .
- Facilitazione del Trasporto Combinato: Questo aggiornamento è fondamentale per gli operatori che utilizzano il trasporto intermodale (strada-ferrovia). Assicura che un'unità di carico preparata secondo l'ADR 2027 non incontri ostacoli tecnici o normativi quando viene trasferita su rotaia, poiché risponde agli standard IRS aggiornati che entreranno in vigore nell'ottobre 2025 .
- Regime di Controllo: Le disposizioni della Parte 7 restano un pilastro fondamentale per la sicurezza, come ribadito anche dalla normativa nazionale per le merci specifiche (es. radioattivi), che impone l'applicazione rigorosa dei controlli previsti in questa sezione.

2. Autonomia dei Sistemi di Refrigerazione (7.1.7.4.2)

Nel secondo periodo del paragrafo 7.1.7.4.2, il termine "independent" (indipendente) viene sostituito dalla dicitura più specifica "independently powered" (alimentato autonomamente) in riferimento ai sistemi di controllo della temperatura [Testo dell'emendamento].

- Focus sulle Merci Instabili: Questo paragrafo regola i metodi di controllo della temperatura per le sostanze autoreattive (Classe 4.1) e i perossidi organici (Classe 5.2), materie che possono subire decomposizioni esotermiche pericolose se superano determinate soglie termiche .
- Chiarimento Tecnico: L'uso del termine "independently powered" elimina ogni ambiguità interpretativa. Mentre "indipendente" poteva essere inteso come una separazione funzionale, la nuova dicitura impone che l'unità refrigerante debba avere una propria fonte di energia dedicata (ad esempio un motore diesel proprio o un sistema di batterie separato)
- Incremento della Sicurezza: L'implicazione principale è la garanzia che il sistema di raffreddamento continui a funzionare anche in caso di guasto al motore del veicolo o di spegnimento dello stesso durante le soste. Questo previene il rischio di "perdita di controllo termico" che potrebbe portare a incendi o esplosioni della merce durante il trasporto .
- Obbligo per i Trasportatori: I vettori che operano con carichi a temperatura controllata dovranno verificare che i propri mezzi frigoriferi siano dotati di motori o generatori che non dipendano esclusivamente dalla propulsione o dal sistema elettrico principale del veicolo di trazione per soddisfare i requisiti dell'ADR 2027.

Sintesi dell'impatto operativo

Questi emendamenti riflettono la volontà del legislatore di rendere l'ADR un codice sempre più tecnicamente preciso e multimodalmente integrato:

Bozza - P.Gallo

1. I Consulenti ADR (DGSA) dovranno aggiornare le procedure di verifica del carico assicurandosi che i sistemi di refrigerazione per le Classi 4.1 e 5.2 siano effettivamente "alimentati autonomamente"
2. Gli operatori ferroviari e stradali beneficeranno di un quadro normativo armonizzato (IRS 4ª edizione) che riduce i rischi di contestazioni durante i controlli transfrontalieri [Logic].
3. La sicurezza stradale viene elevata riducendo la dipendenza della stabilità chimica delle merci dall'integrità meccanica del veicolo trainante.

Capitolo 7.3

7.3.1.4 All'inizio, sostituire "Sostanze" con "Merci pericolose".

7.3.1.6 All'inizio, sostituire "Sostanze" con "Merci pericolose". Nella seconda frase, sostituire "che le merci non possano penetrare" con "che le merci pericolose non possano penetrare". Alla fine della seconda frase, sostituire "dai materiali o dai residui di essi" con "dalle merci pericolose o dai residui di esse".

7.3.1.10 Sostituire "una sostanza solida pericolosa" con "merci pericolose" ed eliminare "da ADR".

7.3.1.11 Questa modifica non si applica al testo in inglese.

7.3.1.12 Nella prima frase, sostituire "Sostanze" con "Merci pericolose" e "sostanze" con "merci pericolose".

7.3.2.10 Nella nota dopo l'intestazione della sottosezione, sostituire "può comunque essere utilizzato" con "può essere utilizzato anche".

Le modifiche ai paragrafi della sezione 7.3 dell'ADR 2025, che confluiranno nell'edizione 2027, riguardano le disposizioni relative al trasporto alla rinfusa.

L'implicazione generale e più profonda di questi emendamenti è la standardizzazione terminologica: l'ADR sta sistematicamente sostituendo il termine "Sostanze" (*Substances*) con il termine più onnicomprensivo "Merci Pericolose" (*Dangerous goods*). Questa scelta non è solo formale, ma mira a eliminare ambiguità giuridiche, garantendo che le regole di sicurezza si applichino a tutto ciò che è classificato come pericoloso, inclusi gli oggetti o i rifiuti complessi che potrebbero non rientrare nella definizione tecnica di "sostanza" pura

1. Estensione delle Regole di Carico (7.3.1.4)

L'emendamento sostituisce "Sostanze" con "Merci pericolose" all'inizio del paragrafo

- Implicazione: Il requisito secondo cui il carico deve essere distribuito uniformemente per garantire la stabilità del veicolo o del container si applica ora esplicitamente a ogni tipologia di merce pericolosa ammessa alla rinfusa . Questo assicura che, indipendentemente dalla natura chimica o fisica del carico (es. oggetti contaminati o macchinari alla rinfusa), la sicurezza dinamica del trasporto rimanga una priorità assoluta.

2. Compatibilità Chimica e Integrità del Mezzo (7.3.1.6)

Questo paragrafo regola l'interazione tra la merce e il contenitore.

Bozza - P.Gallo

- Reazione con i materiali: Viene stabilito che le "merci pericolose" (e non più solo le "sostanze") non devono reagire pericolosamente con il materiale del container, del veicolo, delle guarnizioni o degli equipaggiamenti (inclusi teli e coperchi)
- Protezione dei pavimenti in legno: La modifica specifica che il mezzo deve essere costruito o adattato in modo che le merci pericolose non possano penetrare tra i rivestimenti del pavimento in legno o entrare in contatto con parti sensibili del mezzo
- Residui: L'obbligo di protezione viene esteso anche ai residui delle merci pericolose
- Implicazione: Questa norma impone ai caricatori e ai trasportatori una verifica più rigorosa della tenuta del vano di carico. Il passaggio alle "merci pericolose" chiarisce che anche polveri sottili o piccoli oggetti derivanti da articoli pericolosi devono essere confinati, prevenendo la contaminazione strutturale del veicolo che potrebbe indebolirlo o causare reazioni con carichi successivi

3. Prevenzione delle Perdite (7.3.1.10)

L'emendamento sostituisce "una sostanza solida pericolosa" con "merci pericolose" ed elimina il riferimento "dall'ADR"

- Implicazione: Semplifica il testo eliminando ridondanze (poiché le merci pericolose sono per definizione quelle regolate dall'ADR). Il requisito di essere *"sift-proof"* (a prova di fuoriuscita di polveri) o dotati di rivestimenti stagni diventa un obbligo generale per qualsiasi unità di trasporto alla rinfusa, indipendentemente dal fatto che il carico sia una sostanza chimica granulare o un insieme di oggetti pericolosi frammentati

4. Divieti di Carico in Comune (7.3.1.12)

Il paragrafo disciplina il divieto di miscelare merci che possono reagire tra loro.

- Sostanze vs Merci: Sostituendo "Sostanze" con "Merci pericolose", l'ADR 2027 ribadisce che il divieto di carico in comune riguarda l'intera categoria del materiale trasportato
- Reazioni Pericolose: Resta fermo che non devono essere miscelate merci (come ad esempio i rifiuti) che possano causare combustione, sviluppo di calore, emissione di gas infiammabili o tossici, o formazione di sostanze corrosive.
- Implicazione: Questa modifica è cruciale per il settore della gestione dei rifiuti. Chiarisce che la protezione contro le reazioni chimiche indesiderate deve coprire ogni forma di "merce" presente nel bulk container, inclusi i residui presenti in contenitori vuoti non bonificati che potrebbero essere trasportati insieme ad altri materiali alla rinfusa

5. Utilizzo dei Container per Rinfuse BK3 (7.3.2.10)

Nella nota relativa ai container per rinfuse flessibili (BK3), la dicitura *"possono tuttavia essere utilizzati"* (*may nevertheless be used*) viene sostituita con "possono anche essere utilizzati" (*may also be used*)

- Implicazione: Si tratta di un cambiamento di "sfumatura" normativa (shift modale). Mentre la vecchia formulazione suonava come una concessione o una deroga a una regola generale, la nuova dicitura presenta l'uso di tali container come un'opzione pienamente paritetica e affermativa. Questo incoraggia l'industria a utilizzare container conformi agli standard del Capitolo 6.11 anche quando non strettamente richiesti, promuovendo l'adozione

Bozza - P.Gallo

di attrezzature tecnicamente superiori [245, Logic].

Sintesi dell'Impatto per il 2027

L'adozione di questi emendamenti riflette un ADR che diventa più preciso e meno "chimico-centrico", riconoscendo che il trasporto alla rinfusa coinvolge una gamma sempre più vasta di prodotti e rifiuti.

1. I trasportatori dovranno aggiornare i propri protocolli di pulizia e verifica, considerando l'impatto dei residui di "merci pericolose" sulla struttura del mezzo.
2. I Consulenti ADR (DGSA) dovranno prestare attenzione alla compatibilità chimica non solo delle sostanze caricate, ma di tutte le "merci" e dei loro residui rispetto ai materiali di costruzione del vano di carico .
3. L'armonizzazione linguistica ridurrà i margini di errore interpretativo durante i controlli su strada effettuati dalle autorità competenti .

Capitolo 7.5

7.5.4 Nel secondo paragrafo, sostituire "e quelli recanti etichette conformi al modello n. 9 contenenti merci con numero UN 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 o 3245" con "e quelli contenenti merci pericolose a cui è assegnata la disposizione speciale CV28".

Modificare il sottoparagrafo (b) come segue:

"(b) Per imballaggi non recanti etichette conformi ai modelli n. 6.1 o 6.2 o imballaggi non contenenti merci pericolose a cui è assegnata la disposizione speciale CV28; o"

7.5.7.2 Aggiungere una nuova seconda frase con il seguente testo: "Salvo diversa indicazione, gli imballaggi sottoposti a prova di impilamento devono essere caricati nello stesso orientamento in cui sono stati testati i campioni".

Infine, aggiungere la seguente nuova nota:

'NOTA: La prova di impilamento viene generalmente eseguita sulla superficie superiore dell'imballaggio. Gli imballaggi, ad eccezione dei sacchi, devono pertanto essere impilati sulla superficie superiore degli imballaggi, salvo diversa indicazione."

Le modifiche ai paragrafi 7.5.4 e 7.5.7.2 dell'ADR 2025, destinate a confluire nell'edizione 2027, introducono criteri di sicurezza più rigorosi e sistematici per quanto riguarda la separazione dai generi alimentari e la stabilità meccanica del carico durante lo stivaggio.

Questi emendamenti riflettono la tendenza dell'ADR a standardizzare i riferimenti normativi e ad allineare le operazioni di carico ai test di laboratorio.

<u>1. Separazione Alimentare Dinamica (7.5.4)</u>

L'emendamento sostituisce l'elenco statico di numeri ONU di Classe 9 (amianto, PCB, ecc.) con il riferimento generale alle "merci pericolose a cui è assegnata la disposizione speciale CV28"

- Semplificazione Normativa: In precedenza, il paragrafo 7.5.4 elencava esplicitamente i numeri ONU 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 e 3245. Con il nuovo testo, la norma diventa "dinamica": se in futuro nuove sostanze verranno ritenute pericolose per il contatto con gli

Bozza - P.Gallo

alimenti, sarà sufficiente assegnare loro la CV28 in Tabella A senza dover riscrivere il testo del 7.5.4.

- Coerenza per il Consulente ADR (DGSA): L'implicazione pratica è che il caricatore non deve più consultare liste diverse; la presenza della sigla CV28 nella colonna (18) della Tabella A attiva automaticamente l'obbligo di mantenere i colli distanti da prodotti alimentari o mangimi per animali.
- Buffer di Carico (7.5.4 b): L'aggiornamento del comma (b) chiarisce quali colli possono essere utilizzati come "barriera" tra i tossici e gli alimenti: solo quelli che non recano etichette 6.1 o 6.2 e che non contengono merci soggette alla CV28 . Ciò garantisce che il materiale interposto non sia a sua volta una potenziale fonte di contaminazione.

2. Vincolo di Orientamento per lo Stivaggio (7.5.7.2)

Viene introdotto l'obbligo di caricare gli imballaggi che hanno superato una prova di accatastamento (stacking test) seguendo lo stesso orientamento utilizzato durante il test .

- Integrità Strutturale: Molti imballaggi (come le scatole in cartone 4G o le taniche 3H1) possiedono una resistenza alla compressione verticale superiore rispetto a quella laterale. L'implicazione di sicurezza è fondamentale: se un collo viene testato per resistere a un carico sopra la sua superficie superiore ma viene stivato "di lato", la sua struttura potrebbe collassare, causando la perdita di contenuto o l'instabilità dell'intera unità di carico .
- Validazione Scientifica dello Stivaggio: Il requisito assicura che le prestazioni misurate in laboratorio durante l'omologazione del tipo si riflettano fedelmente nella realtà operativa del trasporto

3. Nuova Nota Tecnica: Superficie Superiore e Sacchi (7.5.7.2)

La nuova nota specifica che, poiché i test di sovrapposizione sono generalmente eseguiti sulla superficie superiore, tutti i colli (tranne i sacchi) devono essere impilati sulla loro superficie superiore

- Distinzione tra Imballaggi Rigidi e Flessibili: L'emendamento riconosce la natura fisica differente dei sacchi (5H, 5L, 5M), che per loro natura non hanno una superficie "superiore" rigida e definita su cui applicare pesi standardizzati in modo identico a scatole o fusti.
- Standardizzazione Operativa: Per i caricatori, questa nota funge da istruzione tecnica obbligatoria: l'orientamento "alto" non è più solo un suggerimento logistico, ma un vincolo di sicurezza legato al superamento dei test ADR.

Sintesi dell'Impatto per l'Edizione 2027

L'adozione di questi emendamenti richiederà un aggiornamento delle procedure aziendali:

1. Formazione dei Caricatori: Il personale addetto al magazzino dovrà essere addestrato a riconoscere il marchio di orientamento e a rispettare rigorosamente il lato di stivaggio, sapendo che la stabilità del carico dipende ora da un vincolo normativo legato ai test di fabbricazione.
2. Checklist di Controllo: Le liste di controllo pre-carico dovranno includere la verifica della CV28 per ogni spedizione mista che includa alimenti, semplificando il monitoraggio tramite la Tabella A.
3. Sicurezza Tattica: Riducendo il rischio di collasso degli imballaggi dovuto a un

Bozza - P.Gallo

orientamento errato, l'ADR 2027 punta a diminuire drasticamente gli incidenti causati dallo spostamento del baricentro del veicolo o da perdite occulte all'interno dei vani di carico chiusi.

Nota: I contenuti del testo, sono da considerare esclusivamente come la raccolta di spunti di riflessione e come tali necessitano di approfondimento e verifica. Si declina ogni responsabilità per qualsiasi conseguenza che può derivare da incompletezze, imprecisioni, errori materiali o interpretazioni delle norme. Si declina ogni possibile responsabilità per qualsiasi danno diretto o indiretto derivante dai suoi contenuti. L'unico intendimento è quello di introdurre l'argomento FERMO RESTANDO che per uso professionale si deve far ricorso alle pubblicazioni ufficiali e alle interpretazioni delle norme da parte di esperti o aventi titolo. Le traduzioni sono ottenuti con strumento informatico e NON verificate e pertanto NON sono assolutamente da considerare come riferimento giuridico.

Revisione 0.0

Bozza - P.Gallo